

- 1 - IAP20Rec'dPCT/PTO 24 JUN 2006

Servolenkung

Die Erfindung betrifft eine Servolenkung.

Die Erfindung betrifft ebenso ein Verfahren zur Fahrerunterstützung.

Unter dem Begriff "Servolenkung" sind sämtliche Lenkungen zu verstehen, die eine Kraft oder ein Moment zur Unterstützung des Fahrers bei seiner Lenktätigkeit erzeugen. Insbesondere umfasst der Begriff "Servolenkung" Lenkungen mit hydraulischen, elektrohydraulischen, elektromechanischen oder elektromagnetischen Aktuatoren.

Heutige Kraftfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, sind in der Regel mit hydraulischen oder elektrohydraulischen Servolenkungen ausgestattet, im folgenden als „hydraulische Servolenkungen„ bezeichnet. Im Lenkmechanismus der hydraulischen Servolenkungen sind hydraulische Aktuatoren, z.B. Hydraulikzylinder, angeordnet, die eine Kraft erzeugen, die den Fahrer bei einer Betätigung des Lenkmechanismus in Reaktion auf die Drehung des Lenkrads unterstützt.

Ferner sind sog. "intelligente" Hilfskraftsteller bekannt, bei denen bei einer Betätigung des Lenkmechanismus ein definiertes zusätzliches Lenkmoment (Zusatz-Lenkmoment) auf die Lenksäule aufgebracht werden kann. Das zum Lenken des Fahrzeugs notwendige Lenkmoment, im folgenden auch kurz als "Moment" bezeichnet, wird so verringert und der Fahrer wird

- 2 -

bei der Lenktätigkeit, z. B. nach Maßgabe einer erkannten Fahrsituation, unterstützt.

Ebenso sind sog. Überlagerungslenkungen bekannt, bei denen die Lenksäule bzw. die Lenkradwelle, im folgenden kurz als "Lenkwelle" bezeichnet, aufgetrennt ist und über ein zwischen den beiden Lenkwellenhälften angeordnetes Getriebe ein beliebiger Differenzwinkel, im folgenden als "Überlagerungs-Lenkwinkel" oder kurz "Überlagerungswinkel" bezeichnet, zwischen Lenkrad und Rad eingestellt werden kann.

Mit den genannten Systemen sind aktive Lenkeingriffe, die eine Verbesserung des Fahrverhaltens eines Kraftfahrzeuges zum Ziel haben, möglich. Einerseits sind fahrdynamische Eingriffe durch ein Verändern des Radlenkwinkels mit einer Überlagerungslenkung möglich. Auf der anderen Seite kann dem Fahrer durch den "intelligenten" Hilfskraftsteller eine haptische Rückmeldung über ein zusätzliches Lenkmoment für eine zu verändernde Position seines Fahrzeug (Richtungsvorgabe) gegeben werden. Auch das Zusatzlenkmoment kann genutzt werden, um dem Fahrer eine Richtung vorzugeben, welche die Fahrdynamik verbessert.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Lenksysteme und eine Verfahren anzugeben, dass eine optimale Fahrerunterstützung und gleichzeitig einen großen Lenkkomfort gewährleistet.

Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen der unabhängigen Ansprüche gelöst.

Abhängige Ansprüche sind auf bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung gerichtet.

Die Aufgabe wird dadurch gelöst, dass die Servolenkung ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und zugleich ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels aufweist.

Mit anderen Worten ist es für die Erfindung wesentlich, dass ein Lenksystem mit einer Überlagerungslenkungs funktion zusätzlich einen "intelligenten" Momentsteller aufweist. Vorteilhaft ergeben sich durch diese Servolenkung neue Möglichkeiten der Unterstützung und Veränderung der Fahrerlenk vorgabe.

Nach der Erfindung ist es vorgesehen, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments eine funktional eigenständige und selbständig handhabbare Baugruppe und dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels eine funktional eigenständige und selbständig handhabbare Baugruppe ist.

Die Mittel der erfindungsgemäßen Einheiten zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels können als funktional eigenständige Einheiten in einer konventionellen Servolenkung ohne Modifikationen an der Grundcharakteristik integriert werden. Diese Einheiten werden vorteilhaft jeweils als eine selbständig handhabbare Baugruppe, d. h. ein selbständiges Modul, einer bereits bestehenden hydraulischen Servolenkung hinzugefügt, um einen Funktionsgewinn zu erzeugen.

Erfindungsgemäß ist es vorgesehen, dass durch das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments ein

Gegenmoment erzeugt wird, welches ein durch das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels erzeugte Überlagerungsmoment zumindest teilweise ausgleicht.

Diese Ausführungsform ist besonders vorteilhaft, denn bei einer Überlagerungslenkung ist es notwendig, dass der Fahrer das Lenkrad festhält und damit ein abstützendes Gegenmoment aufbringt, damit eine Differenzwinkelverstellung, d. h. Einstellung eines Überlagerungs-Lenk winkels, möglich wird. Dieses Moment wird erfindungsgemäß über ein vorgeschaltetes Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments (Kraftsteller) übernommen. Damit kann eine Kursvorgabe unabhängig vom Fahrer (Fahrzeugführer) realisiert werden. Die Kursvorgabe ist durch Aufbringen einer nur kleinen Kraft vom Fahrer korrigierbar. Daraus ergibt sich als ein weiterer Vorteil, dass der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug und seine Verantwortung zur Fahrzeugführung behält.

Es ist nach der Erfindung vorgesehen, dass durch eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels eine Fahreraktivitätserkennung, d.h. eine Ermittlung, ob der Fahrer bewusst das Fahrzeug führt und aktiv auf eine ggf. veränderte Fahrsituation reagieren kann, durchgeführt wird.

Bei dieser Ausführungsform wird durch aktives Verdrehen des Lenkrads, ohne dass sich der Radwinkel ändert, getestet, ob der Fahrer am Verkehrsgeschehen teilnimmt. So kann z. B. eine Ermüdung oder ein aktueller sog. Sekundenschlaf erkannt werden.

Erfindungsgemäß ist es vorgesehen, dass mittels einer Auswahleinheit, vorzugsweise einer direkt durch den Fahrer betätigbaren Auswahleinheit, eine alleinige Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments, eine alleinige Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels oder eine kombinierte Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels anwählbar ist.

Die Auswahl kann beispielsweise durch Betätigung eines zusätzlichen Schalters erfolgen. Damit wählt der Fahrer, ob er eine haptische Rückmeldung durch ein Zusatz-Lenkmoment oder eine winkelverstellende Kurskorrektur durch einen Überlagerungs-Lenk winkel möchte.

Nach der Erfindung ist es vorgesehen, dass durch eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels ein autonomes Fahren, insbesondere ein selbständiges Einparken, vorgenommen wird.

Diese Ausführungsform ist besonders bevorzugt, da durch die Kombination der lenkwinkelverstellenden Aktuatorik mit der momentenaufbringenden Aktuatorik ein besonders sicheres und für den Fahrer komfortables autonomes Fahren, insbesondere ein komfortabler automatischer Einparkvorgang, ermöglicht wird.

Erfindungsgemäß ist es vorgesehen, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments einen

Zusatzmoment-Aktuator, vorzugsweise einen Elektromotor oder einen Elektromagnet, eine elektronische Steuerungs- und Regelungseinheit (ECU I) und einen vorzugsweise redundanten Lenkradmomentensensor aufweisen.

Dabei wird vorzugsweise ein Riemengetriebe, ein Schrauben-/Schneckengetriebe oder ein Stirnradgetriebe, insbesondere ein Riemengetriebe, das mit dem Zusatzmoment-Aktuator zusammenwirkt, eingesetzt.

Nach der Erfindung ist es vorgesehen, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungswinkels einen Überlagerungs-Aktuator, eine elektronische Steuerungs- und Regelungseinheit (ECU II) und zwei vorzugsweise redundante Drehwinkelsensoren aufweisen.

Dabei ist vorteilhaft ein Getriebe vorgesehen, vorzugsweise ein Planetengetriebe, das mit dem Zusatzmoment-Aktuator zusammenwirkt. Als Zusatzmoment-Aktuator wird vorzugsweise ein Elektromotor verwendet.

Es ist nach der Erfindung vorgesehen, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkswinkels ein an die aktuelle Fahrzeugdynamik, insbesondere die aktuelle Querschleunigung, angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und einen angepassten Überlagerungswinkel erzeugt.

Es ist nach der Erfindung vorgesehen, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkswinkels ein an Fahrzeugkurs und den Fahrbahnverlauf angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und einen angepassten Überlagerungswinkel

erzeugt.

Die Aufgabe wird ebenso durch ein Verfahren zur Fahrerunterstützung gelöst, das dadurch gekennzeichnet ist, dass ein Zusatz-Lenkmoment aktiv aufbringbar ist und zugleich ein Überlagerungs-Lenkwinkel aktiv aufbringbar ist.

Bei dem Verfahren erfolgt vorzugsweise eine eigenständige Regelung des Zusatz-Lenkmoments und des Überlagerungs-Lenkwinkels.

Diese eigenständige Regelung wird dann vorteilhaft mit einem bereits vorhandenen Lenkungsregler zusammengeführt und integriert.

Bei dem Verfahren ist es vorgesehen, dass durch das aktive Aufbringen eines Zusatz-Lenkmoments ein Gegenmoment erzeugt wird, welches ein durch das aktiven Aufbringen eines Überlagerungs-Lenkwinkels erzeugtes Überlagerungsmoment zumindest teilweise ausgleicht.

Es ist bei dem Verfahren vorgesehen, dass durch ein aktives Aufbringen eines Zusatz-Lenkmoments und ein aktives Aufbringen eines Überlagerungs-Lenkwinkels eine Fahreraktivitätserkennung erfolgt, d.h. eine Ermittlung, ob der Fahrer bewusst das Fahrzeug führt und aktiv auf eine ggf. veränderte Fahrsituation reagieren kann.

Erfindungsgemäß ist es bei dem Verfahren vorgesehen, dass der Fahrer ein alleiniges Aufbringen eines Zusatz-Lenkmoments, ein alleiniges Aufbringen eines Überlagerungs-Lenkwinkels oder eine Kombination auswählen oder vorgeben

kann.

Nach der Erfindung ist es bei dem Verfahren vorgesehen, dass durch ein aktives Aufbringen eines Zusatz-Lenkmoments und ein aktives Aufbringen eines Überlagerungs-Lenkwinkels eine autonomes Fahren, insbesondere ein selbständiges Einparken, vorgenommen wird.

Erfindungsgemäß ist es bei dem Verfahren vorgesehen, dass das aktive Aufbringen eines Zusatz-Lenkmoments durch eine eigenständige Regelung nach Maßgabe von Signalen eines vorzugsweise redundanten Lenkradmomentensensors durchgeführt wird.

Erfindungsgemäß ist es bei dem Verfahren vorgesehen, dass das aktive Aufbringen eines Überlagerungswinkels durch eine eigenständige Regelung nach Maßgabe von Signalen von zwei vorzugsweise redundanten Drehwinkelsensoren durchgeführt wird.

Es ist nach der Erfindung bei dem Verfahren vorgesehen, dass ein an die aktuelle Fahrzeugdynamik, insbesondere die aktuelle Querschleunigung, angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und ein angepasster Überlagerungswinkel erzeugt werden.

Bei dem Verfahren ist es nach der Erfindung vorgesehen, dass ein an Fahrzeugkurs und den Fahrbahnverlauf angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und ein angepasster Überlagerungswinkel erzeugt werden.

Bei dem Verfahren ist es nach der Erfindung vorgesehen, dass ein Zusatz-Lenkrad-Rückstellmoment erzeugt wird, das

dem Fahrer eine Information über eine Fahrbahnbeschaffenheit, wie Reibwert, Reibwertausnutzung oder Reifenhaftung, anzeigt.

Bei dem Verfahren ist es nach der Erfindung vorgesehen, dass ein Zusatz-Lenkrad-Rückstellmoment erzeugt wird, das dem Fahrer eine Information über einen Fahrbahnkontakt anzeigt. Dabei werden auftretende Rückstellkräfte an der Lenkung gezeigt bzw. simuliert.

Die Erfindung wird in der nachfolgenden Beschreibung unter Bezugnahme auf die Abbildung (Fig.) beispielhaft näher erläutert.

Die Fig. zeigt schematisch eine Ausführungsform der erfindungsgemäßen Servolenkung mit einem magnetischen Zusatzmoment-Aktuator für die Momentenübertragung und mit einem elektromechanischen Aktuator mit Getriebe für eine Lenkwinkelüberlagerung.

Das in der Fig. dargestellte Lenksystem besteht aus einem Lenkrad 1, einer mit dem Lenkrad 1 verbundenen Lenksäule 2 mit 2 Kreuzgelenken 3,4. Die Lenksäule 2 ist verbunden oder ein Teil einer Lenkradwelle 5, die über ein Lenkgetriebe 6, eine Lenkstange 7, hier als Zahnstange 7 ausgebildet, die seitlich an der Zahnstange 7 befestigten Spurstangen 8,9 betätigt, und dadurch ein Verschwenken der Räder 10,11 bewirkt.

Bei der hier gezeigten Zahnstangenlenkung wird eine hydraulische Unterstützung mittels einer von dem Antriebsmotor des Fahrzeugs, z.B. über einen Riementrieb 12, angetriebene hydraulische Pumpe 13 realisiert, die

unter Druck stehende Druckflüssigkeit zu einem Lenkventil 14 über eine Leitung 15 liefert. Durch eine Rücklaufleitung 16 kann die Druckflüssigkeit zurück in einen Vorratsbehälter 17 strömen.

In Geradeausstellung des Lenkrads fließt ein konstanter Ölstrom durch das in Neutralstellung stehende Lenkventil (offenen Mitte) und durch die Rücklaufleitung 16 zurück. Der Druck in 2 Kammern 18,19 eines an der Zahnstange 7 angeordneten Arbeitszylinders 20 ist dann gleich groß. Es erfolgt keine Lenkunterstützung.

Beim Drehen des Lenkrads 1 wird die Zahnstange 7 und somit auch der Kolben 21 verschoben. Die Bewegung des Kolbens 21 wird durch den Druck der Druckflüssigkeit unterstützt. Dabei bewirkt das Ventil 14 zugleich, dass Druckflüssigkeit von einer Kammer in die andere Kammer fließt, so dass insgesamt die Lenkbetätigung eine hydraulische Unterstützung erfährt.

Diese oben beschriebene konventionelle hydraulische Servolenkung weist eine Einheit 22 zur Erzeugung eines Zusatz-Moments auf, mit einem Zusatzmoment-Aktuator, hier ein elektromagnetischer Aktuator 23, einer ersten Steuerungseinheit ECU I 24 zur Ansteuerung des Zusatzmoment-Aktuators 23 und zur Auswertung von Signalen eines Lenkmomentensensors 25 und eines Sensors 26 für die Lage bzw. Stellung des Zusatzmoment-Aktuators 23. Die elektronischen Bauteile sind an einer elektrischen Energiequelle 27 angeschlossen.

Die erste Steuerungseinheit ECU I 24 und der Momentensensor 25 sind vorzugsweise redundant ausgeführt.

Vorzugsweise ist die Einheit 22 als funktional eigenständige und selbständig handhabbare Baugruppe für die Momentenüberlagerung ausgeführt. Im Sinne der Erfindung kann insbesondere die Steuerungseinheit ECU 24 aber auch getrennt angeordnet sein.

Das Lenkradmoment oder Lenkmoment, welches durch die Lenksystemcharakteristik sowie die wirkenden Kräfte definiert ist, kann durch die Einheit zur Erzeugung eines Zusatz-Moments 22 aktiv beeinflusst werden. Dabei wird durch den Zusatzmoment-Aktuator 23 ein Zusatzmoment (Zusatz-Lenkmoment) erzeugt und auf die Lenkstange aufgebracht. Es besteht die Möglichkeit das Moment dem konstruktiv vorgegebenen Lenkradmoment aufzuaddieren oder es von ihm abzuziehen. Die Übertragung des Aktuatormoments kann mit oder ohne Übersetzung über ein Getriebe oder, wie hier dargestellt, direkt auf den Teil 28 der Lenkradwelle 5 erfolgen.

In einer anderen, bevorzugten Ausführungsvariante wird als Zusatzmoment-Aktuator 23 ein Elektromotor verwendet (hier nicht dargestellt). Das Zusatz-Lenkmoment wird dann vorzugsweise über ein Getriebe, insbesondere ein Riemengetriebe, auf die Lenkradwelle 5 bzw. 28 übertragen.

Bei Ausfall der Einheit 22 zur Erzeugung eines Zusatz-Moments bleibt die dem Fahrer bekannte Lenkungscharakteristik mit Servounterstützung erhalten. Die Einheit 22 selbst ist dazu fail-silent ausgelegt. Das bedeutet, im Fehlerfall wird diese abgeschaltet.

Zwischen der Einheit zur Erzeugung eines Zusatz-Moments 22

und dem Lenkgetriebe 6 ist die Lenkwelle 5 geteilt in einen lenkradseitigen Lenkwellenabschnitt 29 und einen lenkgetriebeseitigen Lenkwellenabschnitt 30. Die Abschnitte und 29,30 der Lenkwelle 5 sind mit einer Einheit 31 zur Erzeugung eines Überlagerungslenkwinkels α wirkverbunden. Die Einheit 31 für die Überlagerungsfunktion weist einen Überlagerungs-Aktuator, vorteilhaft einen Elektromotor 32, und ein Überlagerungsgetriebe 33, vorteilhaft ein Planetengetriebe, auf. Über einen Sensor 34 wird die Motorlage des Elektromotors 32 gemessen. Die Signale des Motorlage-Sensors 34 sowie von zwei Winkelsensoren, einen Winkelsensor 35 für die Drehwinkelstellung des lenkradseitigen Lenkwelle 29 bzw. des Lenkrads 1 und einen Winkelsensor 36 für die Drehwinkelstellung der lenkgetriebeseitigen Lenkwelle 30, werden einer zweiten Steuerungseinheit ECU II 37 zugeführt.

Die erste und die zweite Steuerungseinheit ECU I 24 und ECU II 7 sind über eine Kommunikationsleitung 38 miteinander verbunden. Es ist ebenso möglich, eine gemeinsame Steuerungseinheit vorzusehen oder diese Einheiten als Teil eines Gesamt-Lenkungsreglers auszubilden.

Die Stellung der Räder 10,11, welche über das Lenkrad 1 durch den Fahrer eingestellt wird, kann durch die Einheit 31 zur Erzeugung des Überlagerungs-Lenk winkels α aktiv beeinflusst werden. Dabei wird durch den Überlagerungs-Aktuator 32 ein zusätzlicher Lenkwinkel α erzeugt.

Bei Ausfall der Einheit 31 zur Erzeugung des Überlagerungs-Lenk winkels α bleibt die dem Fahrer bekannte Lenkungscharakteristik mit Servounterstützung erhalten. Die Einheit 31 selbst ist dazu fail-silent ausgelegt. Das

bedeutet, im Fehlerfall wird diese abgeschaltet.

Mit dem Momentenüberlagerung ist es möglich, die Verstärkungskennlinie durch Erzeugung eines Zusatz-Moments zu variieren. Die Verstärkungskennlinie bedeutet hier die Abhängigkeit des Lenkradmoments oder Betätigungsmoments vom vorhandenen Systemdruck der hydraulischen Unterstützung. So kann das Moment durch eine aktive Aufbringung eines Zusatzmoments verringert werden und vorteilhaft mit einer Überlagerung durch einen zusätzlichen Lenkwinkel kombiniert werden, wobei der Fahrer in seiner Lenktätigkeit stärker wird.

Es kann darüber hinaus eine aktive Fahrerassistenz realisiert werden. Dabei wird durch eine Momentenanpassung bzw. Momentenvariation und gleichzeitig einen zusätzlichen Lenkwinkel eine Lenkempfehlung gegeben oder dem Fahrer wird das Lenken erschwert, um ihn z. B. vor Gefahren zu warnen. Besonders vorteilhaft sind automatische Lenkvorgänge, die ohne aktives Lenken des Fahrers durchgeführt werden, komfortabel und sicher zu realisieren.

Patentansprüche

1. Servolenkung,
dadurch gekennzeichnet, dass die Servolenkung ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und zugleich ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels aufweist.
2. Servolenkung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments eine funktional eigenständige und selbständig handhabbare Baugruppe und dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels eine funktional eigenständige und selbständig handhabbare Baugruppe ist.
3. Servolenkung nach Anspruch 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet, dass durch das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments ein Gegenmoment erzeugt wird, welches ein durch das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels erzeugte Überlagerungsmoment zumindest teilweise ausgleicht.
4. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet, dass durch eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels

eine Fahreraktivitätserkennung durchgeführt wird.

5. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass mittels einer Auswahleinheit eine alleinige Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments, eine alleinige Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels oder eine kombinierte Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels anwählbar ist.
6. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass durch eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und eine Ansteuerung des Mittels zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels ein autonomes Fahren, insbesondere ein selbständiges Einparken vorgenommen wird.
7. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments einen Zusatzmoment-Aktuator, eine elektronische Steuerungs- und Regelungseinheit (ECU I) und einen vorzugsweise redundanten Lenkradmomentensensor aufweisen.
8. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungswinkels einen Überlagerungs-Aktuator, eine elektronische Steuerungs- und Regelungseinheit (ECU II) und zwei vorzugsweise

redundante Drehwinkelsensoren aufweisen.

9. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels ein an Fahrzeugkurs und den Fahrbahnverlauf angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und einen angepassten Überlagerungswinkel erzeugt.
10. Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und das Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenk winkels ein an die aktuelle Fahrzeugdynamik, insbesondere die aktuelle Querb beschleunigung, angepasstes Zusatz-Lenkradmoment und einen angepassten Überlagerungswinkel erzeugt.
11. Verfahren zur Fahrerunterstützung, dadurch gekennzeichnet, dass ein Zusatz-Lenkmoment aktiv aufbringbar ist und zugleich ein Überlagerungs-Lenk winkel aktiv aufbringbar ist.

Zusammenfassung

Servolenkung

Eine Servolenkung weist ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Zusatz-Lenkmoments und zugleich ein Mittel zur aktiven Aufbringung eines Überlagerungs-Lenkwinkels auf.

(Fig.)